Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13414**

18. Wahlperiode 21.08.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Konstantin von Notz, Luise Amtsberg, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungen zur Erweiterung des Elbe-Lübeck-Kanals

Der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) verbindet die Hafenstadt Lübeck mit der Elbe und bietet über den Anschluss zum Elbe-Seiten-Kanal auch die Möglichkeit, Güter per Binnenschiff Richtung Mittellandkanal weiter ins Hinterland zu transportieren. Allerdings sind seit Längerem vor allem aufgrund rückläufiger Umschlagszahlen im Hafen Lübeck und sich verändernder Güterarten sowie alternativer Transportwege auch die Transporte auf dem Binnenschiff über den ELK stark zurückgegangen. Demgegenüber hat entlang des Kanals der Regional- und Tagestourismus an Bedeutung gewonnen.

Diesen Entwicklungen zum Trotz plant die Bundesregierung den Ausbau des Kanals. Verkehrlich wird der geplante Ausbau nachgewiesenermaßen keine Wirkung entfalten und gleichzeitig direkte Kosten in Höhe von mindestens 838 Millionen Euro verursachen sowie Eingriffe für Natur, Anrainer und Wassertourismus mit sich bringen (vgl. www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w33/w33.html).

Die Erweiterung wurde 2016 im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) beschlossen. Aus Sicht der Fragesteller zeichnete sich ab, dass dieser Beschluss jedoch ausschließlich als ein „Geschenk“ an bestimmte Haushaltspolitiker zu werten ist, da sich sowohl Fachabgeordnete der Koalition als auch die Binnenschifffahrtsverbände in Anhörungen gegen das Projekt aussprachen und sich Vertreter des Bundesverkehrsministeriums öffentlich von dem Ausbaubeschluss auf Betreiben des Haushaltsausschusses distanzierten (www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Umstritten-Ausbau-des-Elbe-Luebeck-Kanals,elbeluebeckkanal140.html).

Zukünftiges Wachstum des Verkehrs in der Ostsee wird fast ausschließlich über Containerverkehre zu erwarten sein. Doch in Lübeck werden aktuell und wahrscheinlich auch zukünftig kaum Container umgeschlagen. An dem für Containerverkehr in der Ostsee vorhergesagten Wachstum werden Lübeck und der ELK nach Auffassung der Fragesteller demnach nicht teilhaben können. Ebenfalls unrealistisch erscheinen vor diesem Hintergrund eigene Untersuchungen der Industrie- und Handelskammer Lübeck, die von einer Verfünf- oder gar Verzehnfachung der Verkehre spricht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Was sind die Gründe für einen Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals nach Auffassung der Bundesregierung?

   b) Welche Alternativen wurden geprüft, mit welchem jeweiligen Ergebnis?

   c) Welche Verlagerungseffekte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern spielen beim Projekt ELK zukünftig eine Rolle, um auf prognostizierte transportierte Tonnen zu gelangen, und wie wird sich das auf die jeweiligen Transportrouten ab Lübeck auswirken?

   d) Von welchen Planungszielen (Jahresfracht bzw. Verkehrsaufkommen) geht die Bundesregierung bei der Ausbauplanung auf je welcher Datenlage aus?

2. Welche Baumaßnahmen sind nach Planungen der Bundesregierung entlang der Gesamtstrecke des ELK vorgesehen, mit welchen jeweiligen Kosten (bitte tabellarisch auflisten)?

   a) Bis zu welcher Wassertiefe soll der Ausbau erfolgen und welche Vertiefungsmaßnahmen sind dafür an je welchen Abschnitten in welchem Umfang erforderlich?

   b) Bis zu welcher Kanalbreite soll der Ausbau erfolgen und welche Verbreiterungsmaßnahmen bzw. ggf. Begradigungsmaßnahmen sind dafür an je welchen Abschnitten in welchem Umfang erforderlich?

   c) Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Wasser- und Schifffahrtsamts Lauenburg (WSA), dass die Verbreiterung bei entsprechender Profilwahl (R- und KRT-Profil) geringer ausfällt (http://www.ln-online.de/Lokales/Lauenburg/Der-grosse-Faktencheck-zum-Kanalausbau)?

   In welchem Umfang an welchen Abschnitten würde nach Erkenntnis der Bundesregierung die Verbreiterung entsprechend erfolgen (bitte näher begründen)?

   d) Inwiefern müssten bei einem Ausbau die Spundwände im südlichen Kanalbereich, wo der Kanalwasserspiegel über dem Umland liegt, aufgrund dann unzureichender Gründungstiefe erneuert werden?

   e) Welche Schleusen sollen für je welche Schleusenkammerlänge ausgebaut werden?

   f) Mit welchen Auswirkungen auf Natur und Anrainer rechnet die Bundesregierung bei entsprechenden Begradigungsszenarien jeweils?

3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde für den ELK im Zuge des BVWP 2030 auf welcher Datengrundlage berechnet?

   Welche weiteren geplanten Infrastrukturprojekte im örtlichen Umfeld des ELK spielten im Zuge der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des ELK eine Rolle, und wie floss dies in die Berechnungen ein?

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Enak Ferlemann, er sei „überrascht“ vom Ausbau-Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages und dass dieses Projekt keine besondere Dringlichkeit für das BMVI darstelle, sondern maßgeblich auf Betreiben „aus der Mitte des Haushaltsausschusses“ des Deutschen Bundestages (vgl. NDR-Sendung vom 13.06.2017, www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Umstritten-Ausbau-des-Elbe-Luebeck-Kanals,elbeluebeckkanal140.html)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. a) Welche Güterarten werden aktuell maßgeblich auf dem ELK befördert?

   b) Welche Güterarten wurden in den letzten 20 Jahren maßgeblich auf dem ELK befördert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

   c) Welche Güterarten werden nach Kenntnis der Bundesregierung nach Fertigstellung des Kanals maßgeblich auf dem ELK befördert werden?

6. Wie viele Arbeitsplätze hängen nach Erkenntnis der Bundesregierung unmittelbar mit dem Güterschifffahrtstransport auf dem Elbe-Lübeck-Kanal

   a) aktuell,

   b) in den vergangenen 20 Jahren (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren),

   zusammen, und wie schätzt die Bundesregierung die künftige Entwicklung ein?

7. Welche Kosten sind bereits für den Ausbau des Kanals angefallen (bitte jeweilige Kosten tabellarisch auflisten)?

8. a) Welcher Einsatz an Planungspersonal (Stellenanzahl) ist bis zum geplanten Abschluss des Ausbauprojekts ELK für welche Teile des Projekts vorgesehen?

   b) Wie viele Stellen sind aktuell bereits für den geplanten Ausbau des Kanals im Einsatz?

   c) Von wo aus (WSV-Standort) arbeiten diese Mitarbeiter bzw. sind diese zukünftig jeweils vorgesehen?

   d) Welche Gesamtpersonalkosten fallen für das Planungspersonal (ELK) für die Jahre 2017, 2018, 2019 und 2020 jeweils an?

   e) Von wo aus (WSV-Standort) werden diese jeweils arbeiten?

   f) Unter welchen Voraussetzungen können diese Planungsingenieure auch für andere (Planungs-)Tätigkeiten im gesamten Bundesgebiet eingesetzt werden?

   g) Falls dies möglich ist, für welche Projekte ist dies vorgesehen, falls nicht, was spricht aus Sicht der Bundesregierung dagegen?

9. a) Bei welchen laufenden Projekten besteht derzeit nach Auffassung der Bundesregierung ein Defizit an Planungsingenieuren?

   b) Durch welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung, diesem Defizit an Planungsingenieuren bei laufenden oder in Vorplanung befindlichen Projekten entgegenzuwirken?

10. Welchen Stand haben die Überlegungen des BMVI, für eine stetigere Planung und Umsetzung von Wasserstraßenprojekten eine Wasserstraßenplanungsgesellschaft zu gründen, und wie und bis wann plant man, diese Gesellschaft umzusetzen?

11. Inwiefern plant oder erörtert die Bundesregierung eine Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP), um den ELK-Ausbau zu realisieren (vgl. Schreiben des Abteilungsleiters für Wasserstraße und Schifffahrt im BMVI, Bergedorfer Zeitung, 6. Juli 2017), mit welchem bisherigen Ergebnis?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. a) Wie bewertet die Bundesregierung unter anderem durch die Industrie- und Handelskammer Lübeck öffentlich zitierte Prognosen (z. B. Hanseatic Transport Consultency), die von einer Verfünf- oder gar Verzehnfachung der aktuell jährlich beförderten Gütermenge von aktuell rund 650 000 Tonnen auf dem ELK auf bis zu 6 Millionen Tonnen ausgehen?

    b) Durch welche Maßnahmen sind diese Werte nach Auffassung der Bundesregierung zu erreichen und auf welche Quell- und Zielverkehre sowie zu transportierenden Hauptgüterarten stützen sich diese Prognosen?

    c) Auf welchen Umschlagszahlen des Hafens Lübeck basieren diese Prognosen?

13. Kosten in welcher Höhe sind für die Anhebung bzw. Modernisierung der Eisenbahnbrücke über den ELK in Lübeck eingeplant, und sind diese Kosten bereits in den in den veröffentlichten 838 Mio. Euro enthalten, wenn nicht, wer trägt diese Kosten?

    Sind im Zuge des Kanalausbaus nach Kenntnis der Bundesregierung Baumaßnahmen an weiteren Eisenbahnanlagen erforderlich, und wenn ja, jeweils in welchem Umfang und zu wessen Lasten?

14. Welchen Nutzen für Tourismus bzw. Naherholung hat der Kanal nach Auffassung der Bundesregierung aktuell und wie wird sich dies in den folgenden Jahren entwickeln?

    a) Wie schätzt die Bundesregierungen die Auswirkungen eines Ausbaus auf den Tourismus und seinen volkswirtschaftlichen Nutzen während der Baumaßnahmen bzw. nach einem Ausbau in den unterschiedlichen Wachstumsszenarien ein?

    b) Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung in Bezug auf den Fahrradtourismus im Zuge des geplanten Kanalausbaus?

    c) Sind der Bundesregierung Pläne zur Neugründung oder Ausbau von Lösch- und Ladeplätzen bekannt bzw. rechnet sie mit entsprechenden Vorhaben, und welche Auswirkungen sieht sie hierbei auf den Fernradwanderweg entlang des ELK?

    d) Mit welchen Auswirkungen auf die Schleusungszeiten ist während der Baumaßnahmen bzw. im Ausbauzustand in den unterschiedlichen Wachstumsszenarien nach Einschätzung der Bundesregierung zu rechnen?

15. Welche Auswirkungen hätte ein Ausbau auf kultur- und bauhistorisch wertvolle und/oder denkmalgeschützte Objekte, insbesondere

    – die Hubbrücke Lübeck,
    – die Seilfähre Siebeneichen
    – die wasser- und luftdruckbetriebenen Hotopp-Schleusen,

    und inwiefern können während und nach den Ausbaumaßnahmen der entsprechende Denkmalschutz sowie deren touristische und anderweitige Nutzung sichergestellt werden?

16. Welche Rolle spielt der ELK im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie zur Erhaltung des guten Zustands der Gewässer, und welche Veränderungen sind nach Auffassung der Bundesregierung durch die geplanten Maßnahmen am ELK zu erwarten?

    Inwiefern verändert sich das Gesamtwasservolumen des ELK durch einen Ausbau, insbesondere hinsichtlich Wasserknappheit in Sommermonaten und welche Auswirkungen hätte ein entsprechend größerer Zustrom aus Zuflüssen und Grundwasser im Zuge des Ausbaus auf diese sowie damit zusammenhängend Feucht- und Moorgebiete?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Mit welchen Auswirkungen auf die Natur, insbesondere geschützte Arten, Biotopverbünde etc. rechnet die Bundesregierung während bzw. nach einem Ausbau, und wie will sie dabei die entsprechenden Schutzbestimmungen jeweils einhalten?

    a) Inwiefern würde eine Begradigung oder sonstige Ausbaumaßnahmen der S-Kurve zwischen Güster und Siebeneichen die in der Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung ausgewiesene Hauptverbundachse geschützter Arten entlang der landschaftsprägenden Niedermoor-Niederung am heutigen Kanalverlauf durchschneiden, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die entsprechenden naturschutzrechtlichen Vorgaben einzuhalten?

    b) In welchem Umfang und an welchen Abschnitten verursacht ein Ausbau Flächenverbrauch welcher Flächen?

18. Welchen Zeitplan gibt es hinsichtlich eines Beteiligungsverfahrens und plant die Bundesregierung über die rechtlich vorgeschriebenen Verfahren hinaus Maßnahmen wie eine Begleitgruppe o. Ä., wenn ja, welche und wann?

Berlin, den 21. August 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333